

日本の損害保険の最近の動向

鈴木 辰 紀

目 次

- I 営業内容の変化
- II 自動車保険・急成長の原因と当面する問題点
 - 2-1 急成長の原因
 - 2-2 自賠法の特徴と強制・任意の二本建て問題
- III 地震保険の改定
- IV 日本の損保業界が当面しているその他の問題
 - 4-1 コンシューマリズムの台頭と20社体制・算定会
料率体制への批判
 - 4-2 代理店問題
 - 4-3 共済問題

I 営業内容の変化

わが国の損害保険事業は1879（明治12）年の創業以来、かつ戦後も1955（昭和30）年頃までは、火災保険と海上保険が営業の大半、すなわち80ないし90%を占めており、その他の保険種目のウェイトは誠に微々たるものであった。ところが1960年以降、このような傾向には一大変化が生じる。この大変化をもたらしたものはモータリゼーションの名で知られる自動車の急速な普及と呼応した自動車保険の急激な進展で、そのあまりに急激な躍進の姿は損害保険の業界人自身をして目を見はらせる類のものであった。すなわち、1960年に、任意の自動車保険と強制保険である「自賠責」とを合せたものが総収入保険料のうち

の19.1%と早くも顕著な台頭振りを見せたと思ったのも束の間、その僅か10年後の1970年には、両者すなわち任意と強制の両自動車保険で総収入保険料の56.6%を占め、火災と海上を一気に追い抜いて損害保険営業種目中の首位の座についてしまった。この間かつてはつねに70%台の高い占率を誇っていた火災保険が、1960（昭和35）年に50%台に落ち、さらに10年後の1970（昭和45）年にはその半分の25%台に落ちるというように急速な落ちこみ方を見せ、また同じような相対的な地位の低下は海上保険についても見られた。この点を一昨年度、すなわち1979（昭和54）年度の数字について見ても、元受保険料収入に占める構成比での第1位は断然任意の自動車保険の31.1%で、2位の火災保険の26.8%を大きく引き離している（詳細については、（表—1）を参照）。なお1979（昭和54）年度の保険料収入は合計で3兆3,567億円、そのうちの1兆円余りが任意の自動車保険関係のものである。

いずれにしても、日本の損害保険の営業の実態は以上のような次第ゆえ、現在の日本の損害保険業界あるいは損害保険各社にとっては、自動車保険、そのなかでも任意の自動車保険の営業の良し悪しが業界全体および損害保険各社の

表—1 保険種目別元受保険料構成比の推移

	火 災	海 上	運 送	自動車	自賠責	新 種
明35年	58.0	41.0	1.0	—	—	—
大15年	71.1	27.4	0.6	0.6	—	0.3
昭10年	71.4	24.8	0.9	1.9	—	1.0
〃 25年	72.0	20.8	3.7	3.0	—	0.5
〃 30年	64.6	21.6	2.8	6.4	3.3	1.3
〃 35年	52.7	23.5	2.5	12.3	6.8	2.1
〃 40年	38.2	14.9	1.6	17.2	23.2	4.9
〃 45年	25.4	9.4	0.9	23.2	33.4	7.7
〃 50年	27.4	10.2	1.0	26.9	24.4	10.1
〃 54年	26.8	7.7	0.9	31.1	19.0	14.4

（出典） 日本損害保険協会『損害保険資料』No. 84 をもとに作成。

命運を左右する実情となっており、その意味で世はまさに1兆円産業としての「自動車保険の時代」と呼ぶに相応しい状況となっている。

Ⅱ 自動車保険・急成長の原因と当面する問題点

2—1 急成長の原因

日本の自動車保険が上述のような急成長を遂げた原因として、次の二点を指摘できるであろう。その一は、日本における自動車保有台数の急速な伸びで、その急増の速度は世界に類例を見ないものであった。具体的に二三の数値を挙げてこの点を説明すると、第二次世界大戦の終了時である1945年に僅かの14万台であった日本の自動車保有台数は、10年後の1955（昭和30）年には150万台、さらに10年後の1965（昭和40）年には812万台、さらに10年後の1975（昭和50）年には2,914万台となり、さらに4年後の昨年（1980）3月末には、なんと3,733万台に達した。この数字は日本国民の3人に1台の割合で自動車が保有されていることを意味する。なお現在の日本で運転免許を有している者の数は4,200万人（1980年3月末現在）で、これは日本国民の2人に1人近くが車の運転免許保持者だということである。

以上のような急速なモータリゼーションの進行は、当時の道路事情の劣悪や、交通安全諸施設の不十分、交通安全教育の不徹底、交通関係諸法規の不備などと相まって、悲惨な自動車事故の犠牲者を急増させ、それがやがて世論を刺激して、遂に1955年制定の「自動車損害賠償保障法」——一般に「自賠法」と略称——に結実する。これが指摘したい第二の点である。（ちなみにこの1955年度における日本の自動車保有台数は150万台、死者数6,379人、負傷者数76,501人であった）。このように日本で1955年というすこぶる早い時期に、「自動車被害者の救済」と「自動車運送の健全な発達に資する」（自賠法1条）ことを目的とした「自賠法」が欧米各国、なかでも西ドイツの道交法を模範として作られたことは、当時の為政者の並々ならぬ先見性を証するものであり、こ

表—2 自動車保有台数，交通事故件数，死者数，負傷者数，全種日保険料に対する自動車保険の構成比

年度	保有台数 (千台)	交通事故件数	死 者 数	負 傷 者 数	自動車保険の 構成比 (%)
20	144	8,706	3,365	9,094	—
27	760	58,487	4,696	43,321	5.4
29	1,338	93,869	6,374	72,390	7.1
30	1,502	93,981	6,379	76,501	10.7
33	2,404	288,193	8,248	185,396	13.6
35	3,404	449,917	12,055	289,156	20.0
37	4,922	479,825	11,445	313,813	24.7
39	6,985	557,183	13,318	401,117	39.4
40	8,123	567,286	12,484	425,666	41.1
43	14,022	635,056	14,256	828,071	50.8
45	18,919	718,080	16,765	981,096	57.1
47	23,869	659,283	15,918	889,198	55.3
49	27,870	490,452	11,432	651,420	50.3
50	29,143	472,938	10,792	622,467	51.3
51	31,048	471,041	9,734	613,957	52.2
52	32,965	460,649	8,945	593,211	52.4
53	35,179	463,761	8,783	592,971	49.0
54	37,333	471,361	8,401	595,682	50.14

注1. 自動車保有台数は運輸省資料による（原動機付自転車，小型特殊自動車含まず），数字は年度末現在の台数（ただし23，24年度のみ12月現在）。

2. 交通事故は警察庁資料による（暦年1月～12月）。

（出典）自動車保険料率算定会企画室編『自動車保険論』pp. 7, 9, 14, 18の資料をもとに筆者が作成。

の点は高く評価してよいのではないと思う。なぜなら当時の為政者が憂慮したとおり，1955年以降も日本の自動車保有台数は逐年増加の一途をたどり，それに比例して自動車事故の被害者もまた急増を続けたからである（詳細については（表—2）を参照）。そのピークは1970（昭和45）年で，この年だけで死者が16,765人，負傷者は981,096人と，たったの1年間で100万人近い日本人が自動車事故の被害者になった。ちなみにこの年（1970年）の日本の自動車保有

台数は1,891万台で、これは現在の保有台数の丁度半分ではない。なお第二次大戦終了後今日までの35年間に於ける日本の自動車事故による死者の累計は40万人、負傷者は1,400万人、また交通ルールに違反して罰金を納めた者の数は1億5千万人、自動車事故のため身障者になった者の数は10万人といわれている。

2—2 自賠法の特徴と強制・任意の二本建て問題

1955年に制定された「自賠法」は、上述のような自動車事故被害者の急増を予測して、欧米先進国の例にならって以下の措置を講じた。すなわち、(1)自動車を自分のために運行の用に供する者の責任を、従来の過失責任主義から条件付き無過失責任主義に変更し、かくしておよそ車の運行により他人を死傷させた者は自分が事故の発生についてまったくの無過失であったことを立証しないかぎり、例外なく損害賠償の責を負うというように、責任原則に根本的な改変が加えられた。それと同時に、(2)車を運行する者に万一の場合の賠償資力をつけさせるため、自分のために車を運行の用に供する者は総て「自動車損害賠償責任保険」——一般に「自賠責」と略称——という名の対人賠償保険に加入することを義務づけられ、万一この保険に入ることを怠る場合には、罰金または懲役が課せられることとされた。

かくして1955年以降、より正確には1956年の2月以降、日本の自動車事故被害者の救済には画期的な改善が加えられ、事故の犠牲者またはその遺族が経済的に極めて悲惨な状況の中に放置されるという事態は大幅に改善されたのである。なかでも次の二点は特に強調しておきたい点である。その一は、「自賠法」の制定・施行により自動車を自分のために運行する者が万一事故を起した場合には、まず間違いなく被害者に対する賠償責任を負担させられることとなった結果、強制保険である「自賠責」に加入するのはもちろんのこと、自賠責の保険金額を超える部分についてもあらかじめ任意の対人賠償保険に加入して自衛

表—3 自賠償の保険金額の変遷

実施年月日		31.2.1	35.9.1	39.2.1	41.7.1	42.8.1	44.11.1	48.12.1	50.7.1	53.7.1
事 故	死 亡	万円 30	万円 50	万円 100	万円 150	万円 300	万円 500	万円 1,000	万円 1,500	万円 2,000
	死亡に至る までの傷害			30	50	50	50	80	100	120
傷 害	重 傷	10	10	30	50	50	50	80	100	120
	軽 傷	3	3							
後 遺 傷 害	第 1 級			万円 100	万円 150	万円 300	万円 500	万円 1,000	万円 1,500	万円 2,000
	第 2 級			87	131	266	444	888	1,332	1,776
	第 3 級			75	113	235	392	784	1,175	1,567
	第 4 級			64	96	206	343	687	1,030	1,373
	第 5 級			53	80	177	295	590	884	1,179
	第 6 級			43	64	150	250	500	750	1,000
	第 7 級			33	50	125	209	418	627	836
	第 8 級			26	39	101	168	336	504	677
	第 9 級			19	29	78	131	261	392	522
	第 10 級			13	20	60	101	201	302	403
	第 11 級			9	13	45	75	149	224	299
	第 12 級			5	7	31	52	104	157	209
	第 13 級			—	—	20	34	67	101	134
	第 14 級			—	—	11	19	37	56	75

(出典) 前出の自動車保険料率算定会企画室編『自動車保険論』p.45をもとに作成。

しないかぎり安心して車の運転ができないということになり、その分任意の自動車保険に対する極めて強い需要を喚起することになった点である。ちなみに、日本の強制自動車保険である自賠償の保険金額は、発足当初の1956年には死者1名に対し僅かの30万円だったものが、その後8回の改訂の結果現在では死者

1名に対し2,000万円にまで増額されてきている。つまり日本の強制保険の保険金額は過去22年ほどの間に66.6倍にも増額された。この間の物価上昇は3.9倍程度、また賃金の上昇は12倍程度であるから、強制保険の保険金額がいかに頻繁かつ大幅に増額されてきたか、ご理解頂けると思う（詳細については、（表—3）を参照）。

以上のような自賠責保険金額の大幅な引き上げにもかかわらず、日本人の『生命の値段』、つまり死亡について裁判所が認容する損害賠償額は、最近ではこの2,000万円でもとても追いつかず、死者の死亡時における年収、年令、性別等によりその額は千差万別だとはいえ、一家の支柱である男子労働者の場合には、平均でも4～5,000万円前後にまで達しているといって過言ではない。したがって強制保険の上積み保険である任意の対人賠償保険に3,000万円ないし5,000万円程度加入することは今日の日本ではドライバーの常識になっているといえる。（（表—4）および（図—1）に見られるとおり、死亡事故に対して裁判所の下す判決中の認定総損害額は逐年高額化の傾向を顕著に示しているが、なかでも昭和53（1978）年に下された判決中におけるそれは、過半——54.5%——の事例において、認定総損害額が2,000万円を超えている。さらに認定総損害額が3,000万円を超えるものが男子で29.2%、女子で7.0%、合計で25.1%もあるということは、注目に値しよう）。

いま一つ指摘しておきたい大事な点は、損害保険会社はこの強制保険である自賠責からは利益を挙げることを法律上許されていないということである（自賠法25条）。このように自賠責がノー・プロフィット原則を採用したのは、この保険の具有する色濃い社会保障的性格——自動車被害者の迅速かつ確実な救済——の反映であるが、このことのゆえに発足以来この強制保険の取り扱いを任されている民営損保企業は、極めて苦しい立場におかれている。それは、前述もしたとおり、自賠責の保険金額が世論におされて次々と増額改定されるたびに、今や日本の損保企業にとって主要な利潤源泉の一つである任意の対人賠

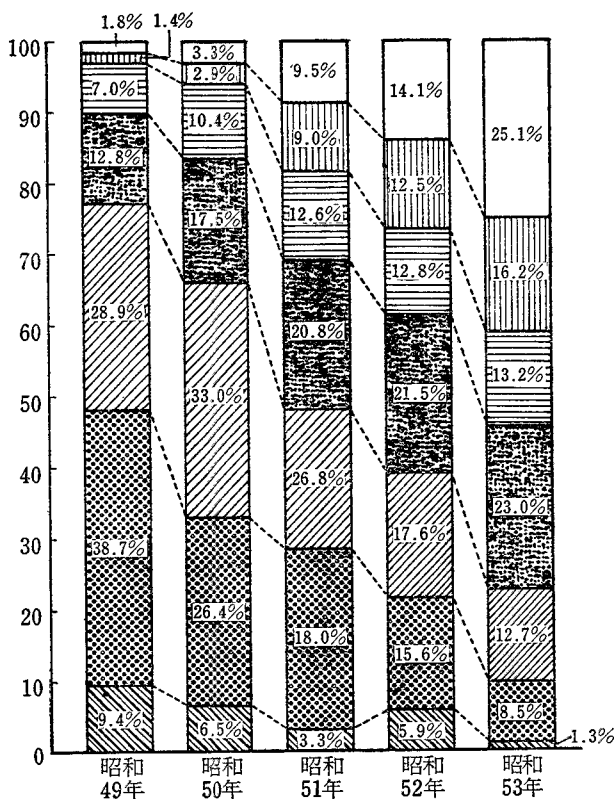
表一 4 死亡事故における認定総損害額の階層別件数構成比

判決年別 認定額・性別		昭和49年		昭和50年		昭和51年		昭和52年		昭和53年	
500万円まで	男	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%
	女	16.3(7.3)	2.7(2.7)	1.1(1.1)	4.8(4.8)	1.0(1.0)					
	計	9.4(16.3)	18.9(18.9)	11.4(11.4)	10.4(10.4)	2.3(2.3)					
1,000万円まで	男	31.3(9.4)	6.5(6.5)	3.3(3.3)	5.9(5.9)	1.3(1.3)					
	女	64.3(38.6)	22.2(24.9)	12.8(13.9)	13.4(18.2)	5.2(6.2)					
	計	38.0(80.3)	40.5(59.4)	36.7(48.1)	25.0(35.4)	23.3(25.6)					
1,500万円まで	男	33.7(48.1)	26.4(32.9)	18.0(21.3)	15.6(21.5)	8.5(9.8)					
	女	13.3(71.9)	34.7(59.6)	26.8(40.7)	16.4(34.6)	11.4(17.6)					
	計	28.6(93.9)	27.0(86.4)	26.6(74.7)	22.9(58.3)	18.6(44.2)					
2,000万円まで	男	15.9(77.0)	33.0(65.9)	26.8(48.1)	17.6(39.1)	12.7(22.5)					
	女	4.2(87.1)	20.1(79.7)	22.7(63.4)	21.2(55.8)	21.4(13.9)					
	計	12.8(98.7)	9.0(95.4)	13.9(88.6)	22.9(81.2)	30.2(74.4)					
2,500万円まで	男	8.8(89.8)	17.5(83.4)	20.8(68.9)	21.5(60.6)	23.0(45.5)					
	女	1.7(95.8)	12.2(91.9)	14.2(77.6)	13.0(68.8)	14.1(53.1)					
	計	7.3(100.0)	4.5(100.0)	6.3(94.9)	12.5(93.7)	9.3(83.7)					
3,000万円まで	男	1.0(96.8)	10.4(93.8)	12.6(81.5)	12.0(73.4)	13.2(58.7)					
	女	0.8(97.6)	3.8(95.7)	10.5(88.1)	14.4(83.2)	17.7(70.8)					
	計	1. (100.0)	0 (100.0)	3.8(98.7)	4.2(97.9)	9.3(93.0)					
3,000万円超	男	1.4(98.2)	2.9(96.7)	9.0(90.5)	12.5(85.9)	16.2(74.9)					
	女	2.4(100.0)	4.3(100.0)	11.9(100.0)	16.8(100.0)	29.2(100.0)					
	計	—	—	1.3(100.0)	2.1(100.0)	7.0(100.0)					
件数	男	1.8(100.0)	3.3(100.0)	9.5(100.0)	14.1(100.0)	25.1(100.0)					
	女	507件	369件	287件	208件	192件					
	計	147件	111件	79件	48件	43件					
		654件	480件	366件	256件	235件					

- (注) 1. 最高裁判所資料および自動車算定会資料による。
 2. () 内は、累計構成比である。
 3. 認定総損害額とは、被害者1名について認められた財産的損害及び精神的損害の総額であって、過失相殺ならびにすでに被害者が弁済を受けている金額を控除する前の金額である。

(出典) 『自動車保険の概況一昭和54年度一』自動車保険料率算定会, p. 64.

図一 死亡事故における認定総損害額の金額階層別
件数構成比の推移（男女計）

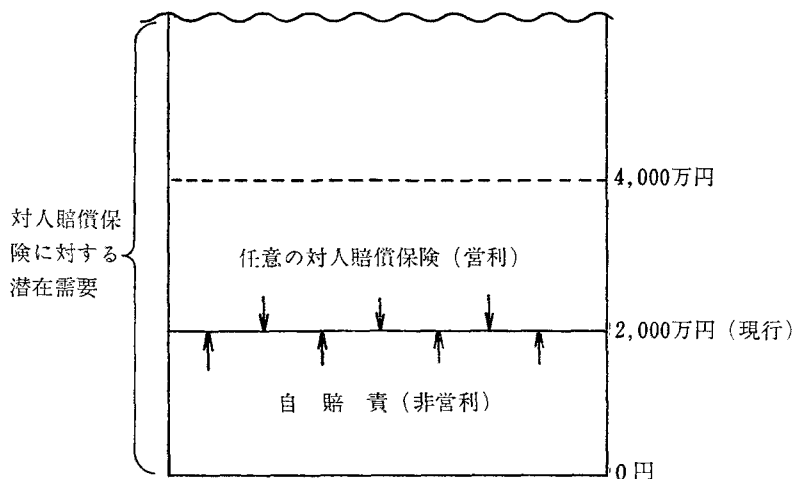


（注）上記認定総損害額の区分は下記による。



（出典） 表一 4 に同じ，p. 65。

図—2 自賠責と任意対人保険との関係図



償保険の守備範囲が下から徐々に侵蝕される結果となり、したがってその分任意の対人賠償保険に対する需要も弱まるという悪循環の関係にあるからである。このような日本の自動車対人賠償保険における強制と任意の二本建ての現状と、次々に行われる強制保険の保険金額の増額改定とが、日本の損害保険事業にとって解決を要する重要課題となつてから久しいが、この点の解決は至難なことに思われる（(図—2)を参照）。

Ⅲ 地震保険の改定

わが国の地震保険は1964（昭和39）年6月に発生した新潟地震を契機に、1966年6月1日に誕生した。日本はご承知のごとく環太平洋地震帯の上に乗っているために、これまでも1923年の関東大震災を初め多くの大地震による惨禍を経験してきた。地震危険は、一回の地震がもたらす平均損害額の把握がむずかしいこと、さらには逆選択の危険が大きいことなどから、本来的に保険にはなじみにくい異常危険である。にもかかわらず、日本のような地震国で、損

害保険企業が売っている火災保険が一般に地震危険を免責とし、かくして地震による被災者に対し何ら救済の手を差し伸べないのはたとえ民間の営利企業であっても許されないとの立場から、前述のごとく1964年の新潟地震を契機に、わが国初の地震保険が誕生を見た。この日本初の地震保険は具体的には1966年の6月1日から発売されたが、この保険には次のような多くの制約条件が課せられた。すなわち、

(1) 地震保険でカバーするのは、住宅と住宅に収容されている家財のみで、したがって工場、店舗、倉庫などとそれらに収容の動産類は一切地震保険のカバーから除外された。

(2) 担保危険は「地震もしくは噴火又はこれらによる津波を直接又は間接の原因とする火災、損壊、埋没又は流失」とされたが、保険金の支払条件を「全損のみ」に限定した。

(3) 地震保険の保険金額を、地震保険が付帯される火災保険契約——地震保険は独立の商品としては発売されず、「特約」として各種の火災保険契約に付帯するという方法が採られた——の保険金額の30%とし、かつ住宅と家財の双方について、それぞれ一件当たりの支払限度額が設定された。

(4) 保険契約者の側からの逆選択の危険を阻止するために、当初は地震保険を住宅総合保険と店舗総合保険のみに強制付帯とし、総合保険に入る以上は好むと好まざるとにかかわらず、地震保険への加入が強制されるという随分とドラスチックな措置が採られた。

さらに、(5) 一回の地震（72時間以内に起った地震はすべて一回の地震と見なされる）に対する保険金の総支払額に一定の上限を設け、一回の地震に対し支払うべき保険金の総額がこの総支払限度額を超えることが明らかになったときは、その超過の割合に応じて各契約者に支払うべき保険金の額を比例的に減額することとされた。

(6) 民営損保会社の引き受けた地震保険の再保険を国（政府）が大規模に引

き受けることとされた。

以上のようにわが国初の地震保険には地震保険金を支払う場合を制限したり、あるいは支払うべき保険金の額を制限する措置が幾重にも施された。そのなかでも特に問題視されたのは、地震保険金の支払いを住宅なり家財なりが「全損」した場合のみに限定した条件で、この厳しい保険金支払条件はこれまでも大地震のたびに問題とされてきたが、1978（昭和53）年6月に発生した宮城県沖地震では、これらの地震保険をめぐる問題点が一挙に顕在化し、それが強力な世論となって政府に地震保険の根本的改善を迫ることとなった。なかでも問題とされた点は、①上述の厳しい保険金支払条件、すなわち「全損のみ」担保という条件を契約時に知らされなかったという被災契約者が少なからず存在したこと、②「全損」の解釈が保険会社によりまちまちで、そのことが被災者側の不満を増大させたこと、③家財の全損は、家財が家とともに全焼でもない限り実際には起りえない苛酷な支払条件であることが判明したこと、などである。以上の結果、日刊紙を初めマスコミの多くが当時発売中の地震保険を「欠陥商品」と断じ、早急な改善を迫ったため、政府もようやく腰を上げ、約2年に及ぶ検討ののち、以下のような改定を1980（昭和55）年7月1日から実施することに踏み切った。すなわち、

（1）建物については従来の「全損のみ担保」のほかに「半損担保」を加える。家財については、家財を収容する建物が半損となった場合に、家財についての地震保険金額の10%を支払う。

（2）かねてより低いとされていた地震保険の保険金額を増額するため、①地震保険が付帯される主たる契約（これには住宅火災、住宅総合保険、長期総合保険など、各種のものがある）の保険金額の30%ないし50%の範囲内で契約者が任意の金額を選ぶこととしたほか、②従来の一件あたりの支払限度額（住宅＝240万円、家財＝150万円）を改変して、住宅のそれを1,000万円に、家財のそれを500万円にと、思い切って増額した。

以上のように、1980年の7月から、わが国の地震保険には抜本的ともいえる変更が施されたのであるが、それでもなお東京を中心とする関東地方南部の人口密集地帯に大地震が再来すると仮定した場合、現在の地震保険で十分対処できるかは大いに疑問とされている。その理由は第一に、地震保険契約の半数近くが東京を中心とする南関東の一都三県に集中していること、第二に、大地震が東京を襲った場合の被害の程度は専門家にも予測が困難なほどで、そのような状況下で果して十分スムーズな地震損害の査定および地震保険金の支払いができるか否か大いに疑問視されているからである。その意味では日本の地震保険が万一の大地震に対し十分有効に機能しうるか否かは、依然未知数だといって過言でない。地震保険の再保険を海外市場で引受けてもらえないということも、地震保険の収支の安定化を妨げる原因の一つになっている。⁽¹⁾

注(1) 地震保険の詳細については、鈴木辰紀「地震災害と保険」『損害保険研究』41巻4号 p. 1 以下参照。

IV 日本の損保業界が当面しているその他の問題

日本の損害保険業界が現在当面しているその他の重要課題としては、以下のものが指摘できると思う。

4—1 コンシューマリズムの台頭と20社体制・算定会料率体制への批判

その第一は、コンシューマリズムの顕著な台頭を挙げることができる。日本においても、ラルフ・ネーダーをリーダーとする米国の場合と同様に、近年はコンシューマーの団体からの企業批判が強さを増す傾向にある。その結果、損害保険企業に対しても、コンシューマーから種々の批判が投げかけられるに至っている。それら批判のうちの一二をとり上げて紹介すると、以下のとおりである。①第二次大戦の終結から今日までの35年という長い年月、大蔵省が日本

の損害保険企業の数も20社に限定してきたこと、および②1948年に作られた「損害保険料率算出団体に関する法律」により、損害保険の主要種目である火災保険、自動車保険等の料率が主として損害保険企業の代表者からなる損害保険料率算定会および自動車保険料率算定会により実質的に決定され、しかもこの算定会料率を全社が順守するよう同法により義務づけられていること。加えて、③現在売られている損害保険契約の殆んどが統一約款を用いているため、品質に差異が見られない。以上のことから次のような批判が生まれる。①大蔵省の認可する算定会料率は、効率のよい上位の会社の業績に照準を合せるのではなく、どちらかというと中位ないし下位の会社の業績に照準を合せて決定されている——これが日本で一般に「護送船団行政」といわれるものの実態である——ため、上位の会社は歴大な超過利潤の恩恵に浴しているのではないか。②大蔵省はいま少し料率を自由化して、各社の経営努力が料率面に反映するように意を用いるべきではないか。このようにすれば、各社間の競争が刺激されるほか、保険加入者としても今より安い値段で欲する保険を入手できるのではないか、というような主張が聞かれるのである。

いずれにしても上述の20社体制・算定会料率体制への批判にはかなり根強いものがあり、大蔵大臣の諮問機関である保険審議会も現在この料率の自由化・弾力化の問題および損保業界への競争原理導入の可能性の問題を鋭意検討中である。ただこれらの問題はそう簡単に解決策を見出せる問題とは考えられない。なぜなら、特に料率を自由化した場合などには、現在の寡占化の傾向および企業間格差は逆にいっそう強まる恐れが多分にあると考えられるからである。

4—2 代理店問題

日本の損害保険業の当面する第二の問題点としては、保険契約者との接点に位置する代理店の改革問題が挙げられる。

日本の損害保険契約はその大部分が損害保険代理店を通じて国民一般に売ら

れているので、損害保険代理店は各損害保険企業と顧客とを結ぶ接点であり、また実際に保険加入希望者との接渉に当たるのもこの損害保険代理店ゆえ、これらの代理店は保険会社の「顔」であるといっても過言ではない。しかるにこの大事な損保代理店について、以下のような種々の問題を指摘できる。

① 専業代理店が少ない。

専業か副業かの判定には様々な要素があるので正確な定義づけは困難であるが、現在（1980年3月末）の日本におけるノンマリン代理店約19万5千店のうち約15万店（79%）が副業代理店とみられている。副業代理店というのは本業を別にもっている代理店のことで、本業の片手間に保険の募集を行い、主に本業との関連での代理店活動しか行っていない。したがって保険のコンサルタント的役割を果たすプロ代理店と比較した場合、保険加入希望者に総合的な保険サービスを提供する能力に欠ける場合がままある。すなわち、現在多数存在する副業代理店は代理店手数料の獲得のみに重点をおく代理店であり、その意味で本来的募集能力に欠けるといえる。このような副業代理店が全体の80%近くを占めている現状は大いに問題だとされるわけである。

② 上級代理店が少ない。

現在約19万5千店ある損保代理店のうち、「特別総合」と「総合Ⅰ種・Ⅱ種」に属するいわゆる上級代理店は、全体の17.8%の34,655店しかない。しかもこれら17.8%の上級代理店が保険料収入全体の72.8%を扱っているのが実情である。残る16万店余の代理店は下位の「普通」または「初級」代理店であり、その殆んどが上述①の副業代理店である。そしてこれらの普通・初級代理店は数の上では全体の80%強（82.2%）を占めながら保険料の獲得では全体の30%弱（27.2%）を占めるにすぎない。保険加入希望者の立場に立てば、高度な保険知識を有し、様々なリスクを正確に分析し、正しい付保に導びいてくれる代理店が必要であるのに、こういった条件を満たす上級代理店の数が上述のように少ないのは大いに問題だと指摘されるわけである。

③ 零細な代理店が多い。

年間の保険料収入が100万円以下の代理店が全代理店のうちの41%もあるというのが、日本の損保代理店網の実態である。また現在日本全国で普通代理店は141,045店あり、年間に4,782億円の保険料を上げているが、これは1店あたりに直すと平均では339万円ということで、代理店手数料を平均15.8%と仮定すると年に53万円ぐらいの収入にしかない。こういった零細な代理店が全代理店のうちの多くを占めているのは、①の専業代理店が少なく、副業代理店が多いという状況とも関連することであるが、早急な改善を要する重要課題といえよう。

以上の実情にかんがみ、わが国の損保各社は現在、零細代理店・普通代理店を督励して一店でも多くの代理店を上級代理店にするよう鋭意指導に励んでいる。また要求が益々多様化している顧客層の相談にも乗れる意欲と能力のある代理店の育成に、各社がこぞって努力しており、その成果は間もなく現われてくるものと期待される。

4—3 共 済 問 題

日本の損害保険会社は第二次大戦以降今日まで大蔵省の指導の下に20社体制を維持してきたことは前述したが、実はこの20社体制を実質的に打ち破るものに各種の組合共済がある。第二次大戦後においては、協同組合関係の法令の整備ということが国の重要な課題であり、具体的には1947年11月の農業協同組合法、翌1948年7月の消費生活協同組合法、同年12月の水産業協同組合法、翌1949年5月の中小企業等協同組合法など、各種の協同組合法が次々に制定された。そして、これらの法律には協同組合の事業として、「共済に関する施設」とか「組合員の生活の共済を図る事業」などが掲げられ、ここに初めて協同組合による共済施設ないし共済事業に、法制的基礎が与えられることになった。

これら組合の行う保険類似の共済事業と保険との競合ないし競争が実質的な

意味で問題になりだしたのは、1948年の北海道共済農業協同組合連合会による農業共済、1951年の水産業協同組合共済会による水産業共済、翌1952年における北海道共済商工協同組合による中小企業火災共済、さらには1955年の消費生活協同組合法による労働者共済といった各共済それぞれの発足によってである。これらの協同組合による共済事業は、それぞれ農業者、漁民ないし水産業者、中小商工業者、俸給生活者、労働者というように、職域、地域のメンバーを対象とするものとして、それぞれ農林水産省、通商産業省、厚生省といった所管官庁の監督のもとに、実質的には保険と少しも変わることはない事業を、共済の名の下に実行してきたのである。⁽¹⁾

ところで日本の保険業法は、保険事業は、大蔵大臣の免許を受けた資本金または基金が3,000万円以上の株式会社か相互会社でなければ営むことができないと規定している。そこで特に1950年代の前半には、上述したような各種の協同組合が共済の名のもとに行う類似保険制度につき、これらは保険業法違反ではないのかということが随分と喧しく論じられたが、共済の方はあくまでも自分達のやっているのは共済であって保険ではない。したがって保険業法の適用をうけるいわれはないこと。また大蔵大臣の営業免許も共済事業の発足には必要ないと主張し、共済の監督官庁である農水産省、通産省、厚生省などもまたこれら共済側の言い分を支持して、大蔵省と対抗した。

以上のような経過で誕生した各種の組合共済事業は、その後も概ね順調に発展し、損害保険の分野でいえば、火災共済、自動車共済、自賠責共済、建物更生共済——これは損保の長期総合保険と類似したもの——という損害保険の各主要分野で、本来の損害保険各社と熾烈な競争を演じるまでに成長してきている。しかも共済の場合には、組合員相互間に一定の仲間意識が存在することから、損害率が一般に低く、また契約の募集に要する費用や集金に要する費用が損保に比べ格段に安くて済むというような各種の利点に恵まれているため、共済と損保の競争条件を比較した場合、共済の方が遙かに有利だという面が顕著

に見られる。その結果たとえば火災保険についていえば、共済の収入保険料が損保の収入保険料の半分近くにまで迫っているという状況（昭和54年度で、損保の8,992億円に対し、共済は約4,226億円）で、殊に農村部や地方の小都市での共済の強さは圧倒的だといわれている。また掛金の面についていえば、例えば任意の自動車保険の場合、共済掛金の方が損保の算定会料率より20%ないし40%も安いということがいわれており、これらのことを総合的に考えると、今後も依然として発展が見込まれる共済事業に対し具体的にどのように対処すべきかが、損保各社にとり当面解決を迫られている最重要課題であるといえよう。

以上最近のわが国損保事業が当面している問題を、(1)自動車保険、(2)地震保険、(3)20社体制・算定会料率体制への批判、(4)代理店問題、(5)共済対策の5点に絞って考察をした。なおわが国の損保業界が現在直面しているその他の課題に、「長期総合保険」とか「積立てファミリー交通傷害保険」などいわゆる長期性の積立て保険をめぐる各社間の競争の熾烈化と、それに伴う不公正競争の横行、目に余る労働の強化、職場の荒廃などの問題があるが、それらについては、いずれ稿を改めて論述したいと考えている。

注(1) わが国の共済事業の発展に関する以上の叙述は、鴻常夫講演「保険と共済」（安田火災記念財団叢書No. 7）pp. 3, 4 に多くをよっている。

(1981.5.1)